

22 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU	<div>Гудок</div> <div>СССР</div>	Ежедневная	Выходит	Тираж
вторник	WWW.GUDOK.INFO		транспортная	с 23 декабря	147983
№ 45 (24765)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU		газета	1917 года	экземпляра

## От редакции

### Конторы пишат

С 1 января регионы должны были сами расплачиваться за пригородные перевозки. Учитывая, что не всем это по карману, федеральные власти объявили, что расходы будут субсидироваться. Но ни один регион пока денег на пригород так и не получил. Сначала оказалось, что к январю региональные власти предоставили недостаточно сведений, чтобы Минфин отдал им все 25 млрд руб. Потом сумма сократилась до 20 млрд. Затем заместитель главы ведомства Антон Силуанов предложил схему, по которой убытки компенсировались бы поэтапно: в 2011 году – 50% , в 2012 – 22%, а в 2013-м – в размере всего 6%. Однако на местах это восприняли без восторга. Региональные власти полагают, что начинать нужно с 75% и растянуть процесс поддержки хотя бы на пять лет. Как говорится, «вот и дискуссия завязалась»: Минфин теперь начал принимать предложения по срокам и процентам субсидирования, и это займёт время. Очевидно, затем оно понадобится для анализа и выработки нового решения, которое опять же надо будет согласовывать с субъектами. Более того, одновременно Минтранс и региональные власти прорабатывают схемы, по которым дотационные средства могут быть направлены не в регионы, а в уставный капитал пригородных компаний. РЖД на эту сумму должны будут внести подвижной состав. Однако это всё равно не выведет ППК на прибыль, а значит, через короткое время они попросту обанкротятся, и по закону имущество будет ограничено в обороте. Прекратить работу компаний никто не посмеет, опасаясь стихийных волнений населения, и РЖД придётся по-прежнему платить за пригород. Никто, конечно, и не ожидал, что бюрократические процедуры пройдут без сучка без задоринки. Понятно и то, что региональные власти в целом устраивала ситуация, существовавшая до 1 января, и у них нет особого желания её кардинально менять. Однако в начале месяца премьер Владимир Путин в Брянске прямо поручил Минфину к 11 марта подготовить механизм дотирования регионов. Как видим, поручение премьера так и не выполнено. Но переход к субсидированию пригородных перевозок – реальный шаг на пути к рынку в масштабах всей страны. И поскольку его необходимо сделать, то, очевидно, федеральным властям нужно проявить волю для того, чтобы регионы наконец получили деньги.

### Цифра дня

17,2 млрд руб. инвестирует ОАО «РЖД» в 2011 году в развитие пригородного пассажирского комплекса.

СМОТРИТЕ WWW.GUDOK.RU

ОАО «РЖД»

22–23 марта проводит в Москве Международный форум

«ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА: ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА»,

в котором принимают участие отечественные и зарубежные учёные, специалисты-практики. На форуме ожидаются представители федеральных министерств и ведомств, парламентарии.

В эти дни на портале Gudok.ru будет вестиcь онлайн-трансляция с форума.

Ключевые темы дискуссий:

- стратегические направления развития научной политики;
- научно-техническое решение как рыночный продукт;
- мировые тенденции инновационных решений для железнодорожного транспорта;
- приоритеты инновационной деятельности: снижение издержек и рост эффективности перевозок;
- «зелёный» транспорт. Экологические факторы конкуренции на транспортном рынке;
- повышение энергоэффективности – ключевой фактор роста конкурентоспособности.

Заявления участников форума, мнения и оценки в режиме онлайн – только на сайте Gudok.ru

## СОВЕЩАНИЕ

# Отставить брак

## КОМПАНИЯ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ ЭКСПЛУАТАЦИЮ БОЛЕЕ 10 ТЫС. ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПРОИЗВОДСТВА ЗАО «АЗОВЭЛЕКТРОСТАЛЬ»



ФОТО: ТАСС/ГОРТАНД

ПЕРВЫЙ КВАРТАЛ ТЕКУЩЕГО ГОДА СТАЛ РЕКОРДНЫМ ПО КОЛИЧЕСТВУ ИЗЛОМОВ БОКОВЫХ РАМ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ.

Вчера на еженедельном оперативном совещании у первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова получила очередное обсуждение тема низкого качества литых деталей тележек, выпускаемых вагоностроительными заводами. Непосредственным поводом для этого стал очередной, уже 13-й по счёту в этом году излом боковой рамы тележки, произведённой на ЗАО «Азов-ЭлектроСталь» (принадлежит украинскому ОАО «Азовмаш») в прошлом году. Как отметил Вадим Морозов, ситуацию с качеством вагонного литья к текущему моменту можно назвать критической. «Безусловно, главная вина за это лежит на заводах-изготовителях, постоянно нарушающих технологию производства. Тем не менее необходимо обратить внимание и на качество обслуживания подвижного состава на пунктах технического осмотра вагонно-эксплуатационного комплекса компании, и на уровень диагностики вагонов в ремонтных депо», – подчеркнул Вадим Морозов.

ЭКСПЛУАТАЦИОННИКАМ ПРИХОДИТСЯ УДЕЛЯТЬ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ НОВЫМ ВАГОНАМ, ЧЕМ СТАРЫМ

По словам начальника департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД» Дмитрия Лосева, более трети из сломавшихся в этом году рам изготовлено в 2010 году ОАО «Алтайвагон» и ЗАО «АзовЭлектроСталь». «Для предотвращения негативного развития ситуации в компании пошли на принципиальные меры. Принято решение о приостановке эксплуатации более 10 тыс. грузовых вагонов ЗАО «АзовЭлектроСталь» производства 2009–2010 годов», – сообщил он. По словам генерального директора ОАО «ВНИИЖТ» Бориса Лапидуса, наиболее частая причина отказов рам и балок в эксплуатации – образование и развитие усталостных трещин в местах расположения литейных дефектов. Инспекционные проверки выявляют одни и те же повторяющиеся случаи нарушения технологической дисциплины. «Сейчас специалисты института в составе комиссий Ространснадзора выехали на предприятия ОАО «Азовмаш» и ОАО «Алтайвагон». В случае определения грубых нарушений в техно-

логии литья производство на этих заводах может быть остановлено», – отметил Борис Лапидус. К сожалению, проблему с качеством изготовления вагонного литья можно считать традиционной. И решить её с помощью применяемых методов воздействия к бракоделам пока не удаётся. Быть может, изменить что-то к лучшему могли бы более решительные меры воздействия. Напомним, что ещё 9 января на селекторном совещании президент компании Владимир Якунин поручил техническим специалистам совместно с юристами ОАО «РЖД» подготовить судебные иски к предприятиям, по вине которых произошли сходы и крушения, с требованием возместить нанесённый ущерб. «Я уверен: как только мы от уговоров об ответственности за безопасность перейдём к законным экономическим санкциям, эффект будет более ощутимым», – подчеркнул тогда Владимир Якунин. Работу в этом направлении необходимо активизировать.

Всёволод Колупаев

### Блиц

## Концепция эффективности

«Синара – Транспортные машины» приступил к разработке опытного образца гибридного локомотива



ФОТО: РНН

Антон Зубихин, генеральный директор ООО «Центр инновационного развития СТМ»

Опытный образец гибридного локомотива будет представлен в конце текущего года.

– Антон Владимирович, «Центр инновационного развития Синара – Транспортные машины» стал участником проекта кластера «Энергоэффективность и энергос-

бережение» Инновационного центра «Сколково». Какие проекты будут разрабатывать?

– Прежде всего это семейство энергоэффективных маневровых дизельных тепловозов с гибридным приводом на основе комбинированного применения молекулярных накопителей энергии и микропроцессорной системы управления. Гибридные тепловозы позволяют экономить энергоресурсы до 40%, сократить выброс вредных веществ в атмосферу на более чем 50%, а также существенно уменьшить затраты на их сервисное обслуживание по сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время локомотивами.

– Кто станет инвестором проекта? – Разработка софинансируется в рамках гранта фонда «Сколково» в размере, не меньшем, чем объём инвестиций инно-

ватора. Это позволит нам в два раза сократить затраты на разработку и сроки выхода на рынок. Кроме того, как участник «Сколково», мы получаем налоговые преференции – освобождение от НДС, налога на прибыль, снижение единого социального налога до 14%. – Насколько перспективна такая техника? – Серийное производство гибридных локомотивов за рубежом в настоящее время отсутствует, но все ведущие компании осуществляют разработку собственных моделей. С моей точки зрения, гибридизация тягового подвижного состава – это следующий шаг в развитии транспорта: если 20–30 лет назад мы не имели столь обширной компонентной базы накопителей энергии, то сейчас на рынке их представлено достаточно много.

Беседовала Альбина Булатова

### Сделка

## В ожидании транзита

«ТрансКонтейнер» приобрёл казахстанские терминалы

ОАО «ТрансКонтейнер» приобрело 67% акций АО «КеденТрансСервис» (КТС) – крупного оператора железнодорожных терминалов в Казахстане.

Ранее этот пакет был распределён между тремя фирмами: казахстанской «Трансэко-А» (13,2%), британской Helmes Operation UK Limited (46,9%) и Las Cndas Limited, зарегистрированной на Маршалловых островах (6,9%). Вторым акционером КТС остаётся АО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) (33%). Сумму сделки стороны не раскрывают. По условиям сопутствующего сделке соглашения между «ТрансКонтейнером» и КТЖ последняя имеет право выкупа до 17% акций, чтобы достигнуть паритета с «ТрансКонтейнером». В официальном сообщении «ТрансКонтейнера» говорится о планах создания сквозного сервиса по территории России и

Казахстана, единой инфраструктуры для обработки грузов и оптимизации терминальных мощностей, связанных с транзитными перевозками. Президент Евразийской логистической ассоциации Николай Титюхин считает, что сделка связана с перспективами развития маршрута «Западная Европа – Западный Китай». По мнению эксперта, сквозной сервис, о котором говорят в «ТрансКонтейнере», предполагает создание сети современных терминалов, которые представляли бы собой не просто контейнерные площадки, но транзитные терминалы и распределительные склады. Председатель Ассоциации национальных экспедиторов Казахстана Нигматжан Исингарин считает, что «ТрансКонтейнер» может осуществлять инвестиции в КТС, но при этом важно избежать монополизации рынка.

Денис Вискне

### Справка «Гудка»

АО «КеденТрансСервис» управляет терминалами на 17 железнодорожных станциях по всей территории Казахстана. Помимо терминальной сети компания также владеет парком примерно из 30 тепловозов, почти 90% из которых – магистральные.

### Инвестиции

#### Знак доверия

На Ирландской фондовой бирже в Лондоне ОАО «РЖД» разместило самые длинные за всю свою историю еврооблигации.

Как сообщил журналистам представитель одного из организаторов размещения – банка Barclays Capital, компания разместила 20-летние еврооблигации в Лондоне на Ирландской бирже в объёме 350 млн фунтов стерлингов с доходностью 7,49% годовых. Лид-менеджерами сделки выступили Barclays Capital, Goldman Sachs и «ВТБ Капитал», соорганизатором – ТрансКредитБанк. Компания впервые разместилась на такой срок, ранее её выпуски не превышали 10 лет. Лишь шесть выпусков за всю историю России были длиннее этого срока. Три из них разместило государство как суверенный заёмщик, два – «Газпром» и один – ВТБ. На рынке фунтов стерлингов обычно дебютный выпуск не превышает 10 лет. Поэтому если инвесторы, а тем более такие осторожные, как британские, готовы вложиться сразу в 20-летние ценные бумаги – это серьёзный знак доверия компании. «Примечательно, что в эти облигации вложили средства наиболее требовательные инвесторы, преимущественно покупающие бумаги, номинированные в фунтах стерлингов, – Aerion, Legal and General, Schroders, Baillie Gifford и другие», – приводит РИА «Новости» комментарий главы управления рынков долгового капитала Центральной и Восточной Европы банка Barclays Capital Джонатан Сигал (Jonathan Segal). Размещение проходило в непростой ситуации: катастрофа в Японии, события в Ливии, и всё это отражалось на настроениях инвесторов. В этих условиях ряд заёмщиков с более высоким рейтингом, которые находились в Лондоне в тот период времени, вообще отменили своё размещение. Им не удалось закрыть свои книги. Инвесторов было более 60, и первоначальная подписка составила 700 млн фунтов стерлингов. Эксперты отмечают, что в инвестпрограмме компании есть проекты, которые имеют длительный срок окупаемости и, соответственно, нуждаются в «длинных» деньгах.

Сергей Плетнёв







Приволжская

## Практика в тепле

Саратовским студентам готовят новый полигон



Учащиеся дортехшколы смогут осваивать ремонт вагонов независимо от погодных условий

В саратовском железнодорожном техникуме началось строительство крытого полигона для студентов, обучающихся по специальности «Вагоны».

Полигон разместится в бывшем подсобном помещении площадью около 300 кв. м. В настоящее время здесь идёт ремонт, полигон утеплят, приведут в соответствие освещение.

Помещение будет разделено на три сектора. Первый – лекционный, со столами, доской и мультимедийным проектором. Во втором секторе будет уложен 10-метровый участок пути на железобетонном основании, на нём установят тележки грузового и пассажирского вагонов. Здесь же будут представлены тормозное оборудование, две автосцепки, собранные в макет, по которому студенты смогут изучать действие механизма автосцепки. В третьем секторе разместится участок дефектоскопии: стационарный и переносный ультразвуковой дефектоскопы. Расспреованные оси разных типов, диски колёсных пар, дефектные детали подшипников и оборудование тормозной системы со списанных вагонов заведут из вагонного ремонтного депо Саратов и эксплуатационного депо Анисовка.

«Здесь студенты смогут отработать практические навыки и умения ремонта, причём независимо от погодных условий. Не помешают ни дождь, ни снег», — говорит заместитель директора Саратовского железнодорожного техникума по учебно-производственной работе Денис Селиверов.

В техникуме уже действуют два полигона: один – комплексный под открытым небом и нередко простаивающий в непогоду, второй – крытый, для путейцев.

«Новый стал необходим после того, как в техникуме два года назад открылась специальность «Вагоны», — поясняет Денис Селиверов. — Мы планируем закончить основные работы по оборудованию полигона-лаборатории к 1 сентября, чтобы третьекурсники смогли опробовать будущую специальность на практике».

Инга Быкова,  
сов. корр. «Гудка»  
Саратов

Личные финансы

## Бонус за лояльность

В Испании выпустили дисконтные карты для пассажиров

Национальная сеть железных дорог Испании (RENFE) выпустила дисконтную карту Темпро. С ней пассажиры смогут накапливать баллы за путешествия на поездах дальнего следования и высокоскоростных поездах.

Каждый балл будет равен 1 евро. Их можно будет использовать как скидку при оплате железнодорожных билетов и других услуг – номеров в отеле, билетов на шоу, проката автомобилей. Количество баллов зависит от суммы, потраченной на поездки за год – скидка может составить 3,5–7% от стоимости билета.

Для тех, кто много тратит на железнодорожные поездки, выпустят VIP-карты: Темпро Speciale за 3 тыс. евро, потраченных на поездки в течение года, и Темпро Massima – за 10 тыс. евро. Скидка на билеты для VIP-клиентов будет больше, а баллы можно будет потратить на оплату парковки или подписаться на газету для пассажиров.

Замгендиректора ОАО «ФПК» Андрей Калибердин рассказал «Гудку», что программы лояльности существуют практически на всех европейских железных дорогах. «Мы, как клиентоориентированная компания, тоже занимаемся разработкой такой программы – возможно, до конца года она будет внедрена, и наши клиенты тоже смогут получать бонусы за поездки, — пояснил он. — К этому проекту мы намерены привлечь партнёров, в частности ТрансКредитБанк».

Маргарита Верховская

Эта история началась с того, что Омскому государственному университету путей сообщения ОАО «РЖД» передало шесть вагонов электропоезда ЭДб. Два вагона вуз оставил себе, один отдал Омскому желдортехникуму. Ещё три были отправлены в Тайгу – в Институт железнодорожного транспорта.

– На пристанционные пути Тайги вагоны уже доставлены, — звонит мне директор ТИХТа Евгений Селиванов. — Завтра перевозим их на учебный полигон института. Приедете поучаствовать?

Утром вместе с Селивановым я уже на пристанционном тупике. Подготовка к «сухопутной» транспортировке идёт полным ходом. Ребята тайгинского восстановительного поезда опускают кран к первому пассажирскому вагону, закрепляют его тросами. Вагон отрывается от земли. Кран несёт его к двум небольшим металлическим площадкам, расположенным в пяти метрах друг от друга и соединённым между собою тросом.

– Что это за площадки? — спрашиваю я одного из железнодорожников.

– Сани, — отвечает мне рослый дядя в «желтухе». — В депо сделали из швеллеров, огромную нагрузку выдержат. А трос натягивают между ними, чтобы вагон на поворотах мог поворачивать вместе с движущимися его машинами.

Селиванов говорит, что мы присутствуем при историческом событии — так вагоны здесь ещё не транспортировали.

– Обычно технику на полигон перевозим так: выкатываем из-под корпуса ходовую часть, ставим вагон на старогодные тележки и на листовом железе везём, — поясняет он. — А ходовую отдельно.

Вагон крепят к саям, и два гусеничных бульдозера в сизом дизельном выхлопе выезжают на улицу Кирова.

При движении вагон покачивается. Проезжая мимо одного из домов, видим испуганную бабушку.

– Кормильцы! — голосит она. — На мой дом поезд не свалите!

– Да не волнуйтесь вы, мамаша! — бьют железнодорожники. — Вагон сам по себе не свалится. Он хоть и смотрится масштабно, но вся тяжесть его — внизу. Шатается как неваляшка, но не падает. Закон физики!

Бабушка успокаивается. Когда трактора вырывают на центральную площадь Тайги, горожане проявляют небывалый ажиотаж. Жители, несмотря на мороз, выходят на балконы, машут из окон руками.

– Бой городским пробкам! — весело кричит один из жильцов. — Будущее Тайги за электричками!

Сделав поворот на улицу Лермонтова, сани переезжают с мягкой снежной подстилки на голый асфальт. Из-под саней дымит.

– Горим! — тормошу я Селиванова. — Это не дым, а пар, — успокаивает меня Евгений Иванович.



Мы подходим к следу и видим, как гладко, будто по маслу, идёт многотонный кортеж. Удивительно, но ни сани, ни гусеничные трактора нисколько не повредили асфальт.

Сани идут со скоростью 15 км/ч, и мы едва успеваем за ними, движемся полубегом. По дороге директор Тайгинского института объясняет мне, насколько важен для его полигона ЭДб.

– Это же один из новейших наших электропоездов, — говорит Селиванов. — Современные механика и электроника позволяют проходить практику не только

Никто при нынешней независимости друг от друга не сказал: «Это ваши проблемы». А это дорогого стоит!

будущим локомотивщикам, но вагонникам и энергетикам. Больше того, на электропоездах других серий могли тренироваться только машинисты-электровозники. А на ЭДб свои знания будут оттачивать и тепловозники. Это стало возможным благодаря унифицированной механической части электропоезда, располагающей современным решением подвески тягового двигателя и передачи вращающего момента на колёсные пары. И нашим будущим проводникам есть где отточить мастерство. Салон электропоезда у нас повышенной комфортности. Словом, ребята выйдут, вооружённые до зубов.

Жители Тайги смогли увидеть в своём городе не самые обычные «саночки» — это доставляли учебный вагон для институтского полигона

Самая опасная часть транспортировки ожидает нас уже на подступах к полигону. Здесь поворот, крутой спуск и такой же подъём. Но сани с ювелирной точностью вписываются в поворот и начинают тихонько спускаться вниз. Вагон так поддавливает на впереди идущий трактор, что второй, придерживающий его сзади, катится сам по себе, как те же сани. Но вот долгожданный подъём, и вагон, сбавляя

ход, неспешно поднимается на территорию полигона.

– Вы когда-нибудь видели, чтобы вагон ехал не вдоль, а поперёк? — спрашивает меня Евгений Селиванов.

– Нет, — отвечаю.

– Ну тогда смотрите. Железнодорожники мощными домкратами переставляют вагон с саней на приготовленные шпалы, что лежат рядом с путём. Потом вновь поднимают вагон и устанавливают первую тележку на металлическую рейку, которая может выдержать вес до 120 тонн. Колёсная пара медленно скользит по ней поперёк, пока аккуратно не установится на рельсы. Так же сползает на путь и

вторая тележка. То есть обошлись без крана — одними домкратами.

Этим же днём и таким же маршрутом мы перевезли из тупика на полигон ещё два вагона электропоезда. Когда из-под последнего вагона выдернули сани, Селиванов облегчённо вздыхает.

– Через месяц наши практиканты уже начнут изучать новый электропоезд, — говорит он. — Признаюсь вам, что мне бы и одного вагона хватило — основного моторного. Но, раз дали три, я особо не возражал. Они не будут лишними. Наши ребята изучают даже то, что не по их специальности. Оно и правильно.

Есть у этой истории ещё один полезный момент. По словам Селиванова, на примере доставки вагона в Тайгу компания продемонстрировала, как может слаженно работать в трёхуровневой системе управления.

– Самостоятельные дирекции сработали на одно благое дело единого холдинга, — говорит он. — Дирекция управления движением помогла с доставкой вагонов до Тайги, ремонтники сделали сани, дирекция аварийно-восстановительных средств перетащила нам вагоны. И никто при нынешней самостоятельности и независимости друг от друга не сказал нам: «Это ваши проблемы». А это дорогого стоит!

Анатолий Болдырев,  
сов. корр. «Гудка»  
Тайга – Кемерово  
Фото автора

Пригород

## Усиленный отлов

Все уловки «Зайцев» хорошо известны свердловским контролёрам

С середины марта в пригородных поездах Свердловской области начали проводить специальные рейды по отлову безбилетников. В один из таких рейдов отправилась и корреспондент «Гудка».

В усиленном рейде на популярном пригородном направлении принимают участие несколько десятков сотрудников ОАО «Свердловская пригородная компания» (СПК). Автобус с перронными контролёрами, кондукторами, охранниками и журналистами стартует с Екатеринбургского вокзала в три ночи и направляется на станцию Кузино в полутора часах езды от города. Проверять будем пассажиров одной из первых утренних электричек, которая прибывает в Екатеринбург в половине восьмого.

На станции, в зале ожидания, контролёры собираются обсудить план своих действий. «Проверку ведем тотальную, мониторим вагоны постоянно, после каждой остановки проверяем билеты, до какой станции пассажир едет. А то с повышением тарифов дальность поездок резко упала. Входной-то билет берут до ближайшей станции, а едут до победного конца», — напутствует бывалый кондуктор своих коллег.

Электричка подходит в половине шестого. Контролёры вступают в двери вагонов, проверяют билеты: на станции есть касса, значит, безбилетных в поезд не пропустят.

Первых «зайцев» отлавливают через несколько минут после отправления поезда. В головном вагоне, в закутке, где расположен туалет, происходит шевеление. Кондуктор-контролёр Валентина Петрова отправляется проверить: может быть, кто-то решил заку-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

рить, а это запрещено. Из закутка выходят двое молодых парней и женщина. Судя по запаху, курили, но за руку не пойманы. Контролёр просит их предъявить билеты. Количество проездных документов не сходится с количеством пассажиров — на троих всего два билетика. Один из парней начинает хлопать себя по карманам, делает скорбное лицо и сообщает, что свой потерял. Валентина Петрова вызывает охранника и транспортного полицейского. Теперь троим предприимчивым пассажирам придётся разделить между собой не только 93 руб. за билет, но и 100 руб. комиссионного сбора. Нарушители пытаются выкрутиться, сообщают, что у них нет денег, на это одному из троих предложено сойти на ближайшей станции. Наконец они сдаются и оплачивают проезд. «Такое часто бывает, билеты друг другу пытаются передавать или студенты, бывает, толпой едут, предъявляют

студенческие билеты по очереди. Тогда прошу, чтобы документы показывали все разом», — объясняет Валентина Петрова.

Контролёрам приходится развивать зрительную память: надо держать в голове, кто до какой станции едет и когда его надо высаживать, если сам не выходит. Иногда одного пассажира приходится выпроваживать из вагона не один раз. «Приобретают билеты до ближайшей станции, его высадишь — он в соседний вагон залезет», — делится контролёр.

Билеты проверяются по несколько раз. Пассажиры, честно оплатившие проезд,

посмеиваются: что за рейд такой, да ещё и под прицелом телекамер.

На последней перед Екатеринбургом станции Северка есть пригородные кассы, но бодрая пенсионерка бросается на штурм электрички без билета. Объясняет, что не успела его купить. «Вы готовы платить комиссионный сбор?» — прямо спрашивают её. Старушка кивает, но в вагоне тут же заводит песню про отсутствие денег.

«И вот что с такими делать? С одной стороны, понимаю — пенсионерка, а тут до касс бежать через мост надо. А с другой — если её высаживать, то уже на следующей станции, в черте города, там она куда угодно на автобусе доберётся, собственно, ей до города доехать и надо», — вздыхает контролёр.

Электричка подъезжает к Екатеринбург, сотрудники СПК подводят итог. В целом рейд прошёл спокойно. «Бывают гораздо более сложные направления, например, нижнетагильское, там довольно много агрессивно настроенных пассажиров», — объясняет ревизор Лариса Данфельд.

«В Свердловской области пассажиры дисциплинируются — здесь рейды проводятся давно, к ним привыкли, «зайцев» выявляется не так много», — говорит пресс-секретарь СПК Артём Ваганов.

Вера Морозова,  
сов. корр. «Гудка»  
Кузино — Екатеринбург

Справка «Гудка»

В 2010 году в пригородных поездах сотрудники СПК выявили 18 тыс. «зайцев», с которых взыскали около 1,8 млн руб. дополнительного сбора за безбилетный проезд. В январе-феврале 2011 года было выявлено 1883 безбилетника, взыскано около 190 тыс. руб.



Сервис

Правильный ответ

Получать справочную информацию в ОАО «РЖД» стало удобнее

Полгода назад начал работу Единый информационно-сервисный центр (ЕИСЦ) ОАО «РЖД». Вместо 324 телефонных номеров справочных по всей сети железных дорог появился единый номер, по которому клиенты компании могут получить любую необходимую информацию.

Официальное открытие ЕИСЦ состоялось 1 октября прошлого года, однако первая из трёх его площадок начала работать в Москве ещё 26 августа. 15 декабря открылась площадка в Ростове-на-Дону, а 31 марта откроется последняя из них – в Челябинске. Звонки со всех концов страны распределяются между площадками контактного центра по территориальному принципу.

По словам заместителя начальника департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Александра Ротанова, ЕИСЦ, при создании которого был использован мировой опыт работы контактных центров для различных бизнес-областей, создан для того, чтобы существенно улучшить качество информационно-справочного обслуживания клиентов ОАО «РЖД» по телефонным и мультимедийным каналам. А также увеличить объёмы перевозок пассажиров и продажи дополнительных услуг, сократить расходы на содержание справочных служб.

С момента запуска первой площадки в ЕИСЦ поступило более 3616873 звонков. При этом новый вид сервиса стремительно завоевывает популярность у пассажиров: за время его существования общее количество вызовов увеличилось в 39 раз, а по пригородному комплексу – в 95 раз. При полном запуске трёх площадок ЕИСЦ способен обрабатывать более 60 млн вызовов в год.

Начальник отдела технологий и контроля качества компании «Телеком Экспресс» (обеспечивает деятельность ЕИСЦ) Марина Абухович считает, что растущую востребованность ресурса объясняет расширявшийся спектр предоставляемой информации. И оперативность её предоставления: например, информацию по наличию билетов и расписанию поездов всех направлений пассажиры могут получить по единому бесплатному телефонному номеру. Вызов специалист обязан принять за 20 секунд. Среднее время обслуживания составляет 100 секунд. Обслуживание в ЕИСЦ осуществляется по различным каналам коммуникации – телефону, факсу, электронной почте (для отправки сообщения надо зайти на сайт ОАО «РЖД») и нажать на значок, изображающий конверт).

В ЕИСЦ можно получить информацию по обширному спектру вопросов: стоимость проезда, расписание движения, маршруты следования поездов, плановые изменения движения и проезд с пересадками, информацию о правилах проезда, проконсультироваться по всем вопросам, связанным с приобретением электронного билета. Также центр принимает обращения – жалобы, предложения.

Все поступившие обращения сегментируются и отправляются в ответственные подразделения ОАО «РЖД», которые затем формируют письменный ответ и пересылают один экземпляр заявителю, а другой – в ЕИСЦ. Этот процесс налажен в первую очередь для удобства пассажиров: пока письмо идёт по почте, клиент может позвонить в контактный центр и ему зачитают содержание ответа.

При сообщении о чрезвычайных происшествиях ЕИСЦ также немедленно передаст информацию в ОАО «РЖД», то же касается сообщений о ложном минировании. Ещё недавно номер одного из последних таких



Для телефонного оператора главное – доброжелательность и приветливость

«шутников» был оперативно вычислен в информационном центре благодаря имеющимся в его распоряжении техническим возможностям.

Сегодня в ЕИСЦ используется множество новейших разработок, например интеллектуальная система маршрутизации вызовов. Она фиксирует загруженность каналов поступающих вызовов одной площадки и переключает их на свободные каналы других. Время ожидания ответа оператора на линии не увеличивается.

Ещё одной новинкой стала система самообслуживания для получения справочной информации по дальнейму сообщению на базе IVR с возможностью

Ростове-на-Дону для определения удовлетворённости клиента разработчики специально пополняли словарь определёнными выражениями, которые не используются, скажем, в Московском регионе.

В ЕИСЦ есть даже программное обеспечение, которое в процессе обслуживания измеряет уровень удовлетворённости клиентов на основании изменений их эмоционального состояния по тону голоса: он оценивается по многим параметрам, большинство из которых являются ноу-хау российской компании – разработчика «Центр речевых технологий». Измерение проводится по каждому звонку и оценивается по 100-балльной шкале. Борьба за качество даёт результат – при целевом показателе удовлетворённости в 80 баллов сейчас этот показатель составляет в среднем 84,5 балла.

Обслуживание в ЕИСЦ осуществляется по различным каналам коммуникации – телефону, факсу, электронной почте

синтеза и распознавания речи. Пассажиру предлагается назвать станции отправления и назначения, дату поездки. После идентификации запроса и получения необходимой информации из АСУ «Экспресс-3» электронный помощник синтезированным голосом сообщает клиенту информацию о расписании движения, наличии мест и стоимости билетов.

Контролируется качество работы операторов при помощи инновационного программного обеспечения, позволяющего проводить лексико-семантический анализ каждого разговора с клиентом. Система «знает» слова, которые обязательно должен говорить оператор и какие не должен произносить ни в коем случае. Также есть словарь, который по выражениям клиентов позволяет понять их отношение к той или иной ситуации. Более того, этот словарь различается в зависимости от региона. Например, на площадке в

Начальник департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Геннадий Верховых считает, что ЕИСЦ наглядно показывает полный спектр проблем, которые существуют в обслуживании пассажиров, в частности в пригородном комплексе, и, опираясь на эти данные, можно понять, по каким направлениям необходимо усилить работу. Так, в настоящее время около 70% обращений пассажиров, в том числе жалоб, касаются соблюдения графика движения поездов, состояния подвижного состава, работы билетных касс и разъездных билетных кассиров.

ЕИСЦ также может формировать аналитические отчёты по поводу ожиданий пассажиров, их восприятия происходящих изменений как за счёт ежедневно получаемых данных, так и путём проведения целевых маркетинговых опросов.

Елена Мирошникова

Технологии

Скоростные инновации

В локомотивном и перевозочном комплексах идёт модернизация



ФОТО: ИГОРЬ УМИРОВ

Современные системы управления движением позволяют повысить скорость и надёжность перевозок. Их внедрение уже идёт на полигонах компании.

ОАО «РЖД» внедряет новые системы управления движением поездов. Так, в прошлом году на опытном полигоне Электросталь – Ногинск Московской железной дороги успешно завершена проверка нового алгоритма работы системы интервального регулирования с перегонами без проходных светофоров.

Теперь идёт работа по расширению функциональных возможностей и увеличению надёжности данной системы.

Системы интервального регулирования предусматривают создание и развитие микропроцессорных систем управления, обеспечивающих возможность увеличения пропускных способностей, гибкого сокращения интервала попутного следования поездов, интеграции в системы централизованного автоматизированного управления и обеспечения безопасности движения поездов верхнего уровня.

Как сообщили «Гудку» в Центральной дирекции управления движением компании, на участке Санкт-Петербург – Москва Октябрьской железной дороги реализована технология автоматизированного управления поездной работой «Автодиспетчер». Она предназначена для работы на участках скоростного и высокоскоростного движения. При помощи «Автодиспетчера» осуществляются автоматическое ведение поезда по графику, выбор графиков торможения, определение местоположения локомотивов по маршруту следования, задание точных координат остановки, автоматический контроль движения и технического состояния локомотивов, исключение

Светофоры постепенно уступают место автоматике

необоснованных экстренных торможений, выполнение временных ограничений скорости движения и другое.

Особенность этой технологии состоит в регулировании не одиночных, а потоков поездов при условии диспетчерского управления из единого центра всеми технологическими процессами и взаимодействия с подвижными единицами посредством цифровой радиосвязи TETRA с применением системы спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS. По результатам эксплуатации системы «Автодиспетчер» получены положительные результаты: при обеспечении энергооптимальных режимов обеспечивается гарантированный график движения скоростных поездов.

Новые технологии внедряются и в локомотивном комплексе. Например, контролировать местоположение локомотива на станции, место проведения работ на пути позволяет система маневровой автоматической локомотивной сигнализации с использованием радиоканала (МАЛС). Она даёт возможность повысить эффективность оперативного управления, а также защитить работающих на пути людей от наезда подвижного состава.

Бортовые устройства МАЛС, оснащённые радиоканалом передачи данных, обеспечивают контроль допустимой скорости движения и предотвращение проездов запрещающих сигналов на станции, предотвращение самопроизвольного ухода поезда, экстренную остановку при несоблюдении допустимых скоростей движения, автоматическую остановку локомотива по команде дежурного по станции и другие функции обеспечения безопасности.

Всёволод Колупаев

Ситуация

Настроить локомотив

Для экономии энергии нужны условия

Локомотивы ВЛ11 и ВЛ11М Свердловской дороги препятствуют экономии электроэнергии на Западно-Сибирской магистрали. Соседи обещают исправить недочёты.

Доля затрат на топливно-энергетические ресурсы, обеспечивающие тягу поездов, на ЗСЖД составляет почти четверть от всех расходов предприятий локомотивного хозяйства. Поэтому очень многое зависит от мастерства машинистов, в силах которых умело вернуть какую-то часть потребляемой электроэнергии в контактную сеть или использовать меньшее количество дизельного топлива.

– В последние годы наши локомотивщики регулярно добиваются экономии благодаря рациональным методам вождения поездов, а также внедрению ресурсосберегающих технологий, – рассказал «Гудку» начальник эксплуатационного локомотивного депо Омск Александр Тараненко. – В прошлом году сэкономлено электроэнергии и дизельного топлива на сумму более 13,5 млн руб.

Количество машинистов, отработавших с экономией, достигло 526 человек, или 77,6%



ФОТО: ТАТЬЯНА ТИХОНОВА

Порой усилия машинистов по экономии электроэнергии нивелируются недоработками в локомотивах

от их общего числа. Вместе с тем не всё зависит от их мастерства. Не столь радужные в эксплуатационном локомотивном депо Омск результаты по возврату электроэнергии в контактную сеть с помощью рекуперативного торможения. На это есть объективные причины. Повлияла «экспансия» на ЗСЖД локомотивов корпоративного парка ВЛ11 и ВЛ11М, приписки Свердловской дороги с разоборудованной системой рекуперативного торможения. За год пробег локомотивов этой серии возрос на 26,9%.

– На Западно-Сибирскую уходят локомотивы из парка депо Свердловск-Сортировочный. Все они укомплектованы системой рекуперации, но она не всегда бывает настроена, поэтому порой возникают претензии. Сейчас группы наладчиков настраивают эту систему, причём не только в депо Свердловск-Сортировочный, но и в Перми, и на станции Смычка, – рассказал начальник дирекции тяги СвЖД Анатолий Крутько.

Игнат Вьюгин

Контроль

Закрыть лазейки

Пригородные компании должны оперативно создать мощный барьер для безбилетников

Вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов обаял руководителей пригородного комплекса усилить работу по пресечению безбилетного проезда.

В телеграмме, направленной на сеть за подписью Михаила Акулова, сообщается, что проведённый анализ показал: работа по выполнению объёмов и повышению качества пригородных пассажирских перевозок крайне слаба. Согласно оперативным данным, за 16 дней марта отправлено 22,5 млн пассажиров, приобретающих билет за полную стоимость, что составляет 99,3% к аналогичному периоду прошлого года и лишь 94,6% к установленному заданию.

Наибольшее снижение допустили перевозчики на Приволжской, Южно-Уральской, Забайкальской, Горьковской и Юго-Восточной железных дорогах.

Также не выполняется план по взысканию выручки от перевозки данной категории пассажиров: за 16 дней отставание допустили Забайкальская, Восточно-Сибирская, Куйбышевская и ряд других дорог. Установленное задание выполняется только одной дорогой – Калининградской.



ФОТО: ТАТЬЯНА ТИХОНОВА

Пригородных пассажиров становится меньше

Одной из немаловажных причин снижения доходов от пригородных пассажирских перевозок, говорится в телеграмме, является неудовлетворительное положение с безбилетным проездом.

В связи с этим вице-президент обязал руководителей пригородных пассажирских компаний в период с 18 по 21 марта провести проверки качества работы персонала, ответственного за контроль проезда. Заместители

начальников железных дорог по пассажирским перевозкам в недельный срок обязаны провести разборы фактов неудовлетворительной работы по пресечению безбилетного проезда и там, где это необходимо, привлечь к дисциплинарной

Справка «Гудка»

В 2010 году контроль проезда пассажиров в пригородном сообщении осуществляли на всей сети железных дорог около 6,8 тыс. человек. За 2010 год они проверили 81,6% от всех проследовавших поездов. Контролирующие работники оформили проезд около 118,4 млн человек, что составляет 103,7% к уровню 2009 года.



Интервью

# Крепкая опора

## Дистанции СЦБ необходимо сохранить



**Руководство департамента автоматики и телемеханики призывает бережно относиться к сложившейся структуре и кадровому потенциалу своих низовых звеньев в ходе создания дирекции инфраструктуры.**

– Николай Николаевич, сейчас на дорогах создаются дирекции инфраструктуры. Прежде всего хотелось бы спросить, достаточно ли, по вашему мнению, используется кадровый потенциал хозяйства автоматики и телемеханики при назначении их руководства?

– Практически на всех магистралях в формировании руководящего состава дирекций инфраструктуры оказались востребованы руководители служб автоматики и телемеханики. С удовлетворением хочется отметить, что ряд начальников, заместителей начальников и главных инженеров служб Северной, Куйбышевской, Приволжской, Южно-Уральской, Октябрьской, Горьковской, Северо-Кавказской, Дальневосточной дорог представлены на должности заместителей начальников дирекций. Этот факт является безусловным подтверждением высокого потенциала руководителей нашего хозяйства, доверием, которое нужно будет оправдать.

– Какой, на ваш взгляд, должна быть структура управления новых дирекций?

– При всём уважении ко всем управленческим структурам – как существующим, так и формируемым вновь – это всё-таки надстройки. А база, фундамент – это наши структурные подразделения: дистанции пути, электроснабжения, СЦБ. И если мы хотим успешно провести реорганизацию структуры управления, то должны опираться на крепкие, стабильно работающие коллективы дистанций. Поэтому ни сегодня, ни в ближайшем будущем считаю недопустимым рассматривать предложения по объединению дистанций пути, СЦБ, электроснабжения в одну дистанцию инфраструктуры. Этого делать нельзя ни в коем случае. В том числе и на малодельных участках.

Проведённый анализ показал, что на совместное техническое обслуживание устройств инфраструктуры приходится не более 15% рабочего времени. Можно и нужно формировать комплексные бригады из работников смежных хозяйств, гармо-



низировать технологические операции, совместно использовать транспортные средства, проводить общие «окна». Но техническую и технологическую вертикаль управления хозяйствами трогать нельзя. Это основа обеспечения безопасности движения.

– То есть вы считаете, что дистанции СЦБ нужно сохранить в качестве структурных подразделений территориальной дирекции инфраструктуры?

– Совершенно верно. Нельзя допустить понижения их статуса до уровня производственного участка.

Повторю ещё раз: вся безопасность в нашем хозяйстве находится в дистанциях СЦБ. Наряду с этим, по моему убеждению, нельзя допускать укрупнения и объединения дистанций. Границы управляемости структурных подразделений определены соответствующими нормативными документами, и их вольная трактовка недопустима, особенно на этапе реформирования.

– Насколько сегодня силен и квалифицирован кадровый потенциал самих дистанций СЦБ, на которые вы предлагаете опираться?

Нельзя допустить понижения статуса дистанции СЦБ до уровня производственного участка

– Оцениваю его высоко и призываю начальников магистралей и начальников дорожных дирекций инфраструктуры бережно к нему относиться. И в первую очередь к первым руководителям дистанций СЦБ. Именно от них зависит обеспечение безопасности движения и стабильность ра-

на Куйбышевской, Южно-Уральской и Забайкальской – 18,2%. Не думаю, что на этих дорогах имеется длинная «скамейка запасных». Давайте не будем забывать примеры из недалёкого прошлого, когда на отдельных дорогах на должность начальников дистанций назначали стар-

**Считаю недопустимым рассматривать предложения по объединению дистанций пути, СЦБ, электроснабжения в одну дистанцию инфраструктуры**

боты коллективов. Сегодня на ряде дорог назначение нового начальника дистанции с определённой долей вероятности связано с риском ослабления руководства, так как полноценная замена руководителей не успевает формироваться. Среднесетевой процент сменяемости начальников дистанций СЦБ в 2010 году составил 12,4%. Причём на Московской этот показатель достигает 23,8%, на Горьковской – 20%,

ших электромехаников, что приводило к негативным последствиям. Отмечу, что при формировании территориальных дирекций инфраструктуры для сохранения управляемости в хозяйствах важнейшую роль играют качественный подбор и назначение руководителей с учётом их профессиональных, лидерских качеств, навыков в работе с коллективами.

БЕСЕДОВАЛ НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ

### Точка зрения

## Сложная смычка

Строительству новых путей мешают старые правила



**Любовь Старых, начальник технического отдела службы пути Северо-Кавказской железной дороги**

Сегодня многие инвесторы вкладывают средства в развитие своих предприятий, в том числе в строительство путей общего пользования в пределах административных границ обслуживания СКЖД. Предприниматели строят пути в соответствии с проектной документацией, разработанной по выдачу ТУ на примыкание по- ступает достаточно часто, от двух до шести в месяц.

В дороге разработан последовательный порядок комиссионного обследования мест примыкания, согласования проектной и рабочей документации, выдачи разрешений на строительство объектов для сторонних подрядных организаций.

Наряду с этим в связи с отсутствием достаточной нормативной базы нередко возникают конфликтные ситуации, решение которых зачастую отвлекает силы и средства обеих сторон.

К примеру, согласно Правилам технической эксплуатации стрелочный перевод, с помощью которого подъездной путь примыкает к пути общего пользования, должен находиться в ведении владельца инфраструктуры. Другим словом, должен находиться на балансе дороги. Не ясно, согласно каким нормативно-правовым документам чужая собственность должна быть передана железной дороге? Являются ли нормой заключаемые сейчас договоры о присоединении вновь построенных объектов к инфраструктуре ОАО «РЖД»?

Имеется ряд обращений от владельцев путей общего пользования с просьбой передачи собственных стрелок на баланс железной дороги ввиду отсутствия специалистов по их обслуживанию (ООО «КТС-порт», ООО «Кубаньгрузсервис»). Но и для этого регламентный порядок отсутствует, и решение вопросов затягивается.

Открытие новых карьеров инертных грузов обуславливает необходимость примыкания участков путей общего пользования на перегонах. Разрешение на них ранее вы-

давалось Министерством путей сообщения, однако новыми Правилами технической эксплуатации, действующими с 1 января 2011 года, порядок примыкания на перегонах не определён. Сегодня, учитывая особый спрос на данный вид грузов, следует иметь чёткий регламент действий: кем и куда подаётся обоснованная заявка на строительство примыкания, кто уполномочен выдать разрешение и каковы основные требования.

Кроме того, длительно неиспользуемые пути общего пользования могли бы приносить прибыль компании, если бы имелась возможность передачи их в аренду сторонним пользователям или частным предпринимателям. Однако согласно приказу Минтранса в аренду могут передаваться только подъездные и тупиковые погрузочно-выгрузочные пути, не используемые владельцем инфраструктуры. Следовательно, прежде чем передать неиспользуемые пути общего пользования в аренду, необходимо перевести их из категории пути общего пользования – в необщего. Через закрытие, разрешение на которое выдаёт Минтранс. Процедура эта долгая, отбивающая желание предпринимателей сотрудничать с дорогой и вынуждающая использовать альтернативные виды транспорта.

### Исследование

## Безопасный мониторинг

В РГУПСе оценили влияние опасных природных процессов на путь

**ПРОБЛЕМА ВНЕЗАПНОЙ ДЕФОРМАЦИИ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА ПОД ВОЗДЕЙСТВИЕМ ПРИРОДНЫХ ФАКТОРОВ ОСТАЁТСЯ ОДНОЙ ИЗ НАИБОЛЕЕ ОСТРЫХ В ПУТЕВОМ ХОЗЯЙСТВЕ. ЕЖЕГОДНО ПРОИСХОДЯТ НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ ПОДОБНЫХ СЛУЧАЕВ, НАРУШАЮЩИХ РИТМИЧНОСТЬ РАБОТЫ ОТРАСЛИ И УГРОЖАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ.**

Решить данную проблему можно, организовав систему мониторинга земляного полотна на сети дорог. Существующая сейчас система надзора за ним основана, главным образом, на визуальных методах эксплуатационного наблюдения и обеспечивается силами работников дистанций пути, не всегда обладающих достаточной квалификацией в области применения систем мониторинга.

Между тем надёжность полотна зависит от большого количества факторов, переменных во времени. Поэтому создание только системы его диагностики без организации режимных наблюдений за наиболее неустойчивыми местами и прогноз на их основе развития деформаций не позволяет решить поставленную задачу.

Специалисты РГУПСа выполнили подробный анализ методов дистанционного мониторинга в рамках разработки инструкции по их применению в целях предупреждения опасных природных воздействий (лавин, оползней, сужения береговой полосы и др.). Кроме того, мы разработали методологию оценки рисков возникновения нарушений безопасности движения под воздействием таких факторов. Наиболее достоверный мониторинг состояния земляного полотна можно обеспечить, используя комбинацию различных способов наблюдения.

Например, только зарождающиеся оползни позволяют выявить спутниковая и



Постоянное наблюдение за инфраструктурой повысит безопасность движения

аэросъёмка, проводимые раз в год. А быстро развивающиеся оползни можно определить с помощью спутникового мониторинга на основе угловых отражателей. Уменьшить риск деформации полотна из-за внезапных оползней позволяет наземный дистанционный мониторинг на основе определения скоростей смещения грунта с помощью приборов навигации GPS/GLONASS.

Выполненное в РГУПСе ранжирование методов мониторинга природных опасностей с точки зрения их влияния на обеспечение безопасности движения и подготовка нормативного документа, регламентирующего применение методов дистанционной диагностики, позволят в дальнейшем обособить разработку и применение системы постоянного мониторинга железнодорожной инфраструктуры.

ИГОРЬ МАРТЫНЮК, заведующий лабораторией «Криотрансэнерго» РГУПСА

## Вопрос дня

Как предотвратить хищения топлива самими железнодорожниками?

**Сергей Царьков, начальник эксплуатационного локомотивного депо Туапсе СКЖД:**

– Чтобы не допустить хищения железнодорожниками, нужно перестать их провоцировать. Если люди видят, что имущество практически бесхозное, на него и зарятся. Необходим жёсткий контроль. Тепловозы должны быть оборудованы регистраторами параметров работы, которые фиксируют расход топлива, и в случае слива его резкое падение будет заметно. При плановых видах ремонта необходима проверка – пломбировка всех мест локомотива, через которые можно слить топливо. Кроме того, машинисты-инструкторы обязаны регулярно анализировать расход топливно-энергетических ресурсов, раз в месяц должны проводиться комиссии, разбирающие дела тех, у кого замечен перерасход. За время моей работы в депо случаев воровства не было. Но если бы были, то закончились бы стандартно: увольнение с транспорта и передача дела в прокуратуру.

**Александр Непомнящий, монтер пути КРЖД:**

– «Несуны» и желающие пожить за счёт дороги, к сожалению, ещё есть. Вот на станции Красноярск-Восточный охрана задержала работника, который пытался вынести два ведра с углем. Сейчас он уже не работает. Уволили. Считаю, правильно. А для того, чтобы у людей не было соблазна «нести», нужно им платить достойную зарплату.



**Антон Иванов, машинист-инструктор по тормозам пассажирской колонны Дирекции тяги КЖД:**

– Слив топлива периодически случается. К примеру, в начале месяца одну бригаду уличили в воровстве 40 литров солярки. Машиниста и помощника уволили. Им назад на дорогу пути нет. Воровством занимаются не самые добросовестные работники. Имея неважные показатели, допуская множество нарушений, они редко получают премии, вот и надеются таким способом добыть прибавку к зарплате. С этим можно бороться как мерами технического контроля, так и экономическими. Поскольку воруют в основном то топливо, которое сами же и сэкономили, надо предусмотреть солидное поощрение за экономию. Сейчас за экономию двух-трёх тонн топлива машинист получает мизерную прибавку: пару сотен рублей, может, дадут. А стоит предусмотреть поощрения в размере, скажем, 30% от сэкономленной суммы.

**Сергей Попов, слесарь-электрик моторвагонного депо, Алтайская ЗСЖД:**

– Предотвратить хищения можно с помощью жёсткого учёта поступления и расхода материальных ресурсов. У каждой машины свой удельный расход топлива. Тем не менее частенько оно списывается усреднённо, на глазок. Это первое. Ну, а второе – перед законом должны быть все равны. И если рабочий строго наказывается за то, что утащил ведро солярки, то и начальник, укмыкнувший бочку, тоже должен ответить. Тогда люди не будут жить искушением. «Они украли целый пирог, дай-ка и я отщипну от него кусочек», – думают они. На нашем предприятии о краже топлива не слышал, зато были случаи хищения меди и тормозных колодок. С первым пунктом всё понятно, но может возникнуть вопрос: колодки-то зачем воровать? Всё просто: они из чугуна, их сдать можно по 6 тыс. руб. за тонну. Расхитители были уволены.

**Владимир Быхов, помощник машиниста, эксплуатационное локомотивное депо Балашов ЮВЖД:**

– Проблема краж вечная. Любой замок на крышке топливного бака можно вскрыть, найдётся способ обойти любое устройство. Соревнование украсть-сберечь ведётся давно и будет вестись ещё долго и с переменным успехом. Можно бы поднять зарплату людям, чтобы не воровали, но ведь найдутся и такие, которым любых денег мало будет. Так что я не знаю, как бороться с кражами топлива, сам езжу на электровозе.

Мнения, публикуемые на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции



Машина времени



Новости дня

1921 ГОД  
Антисанитарное хранилище

В начале зимы 1920 г. начальником 13-й дистанции Ртищевского узла т. Подклеповым по каким-то соображениям была сломана и перенесена куда-то уборная, находившаяся на станции Ртищево и обслуживающая 60 человек рабочих и около 70 человек членов семей рабочих. Уборную заменили... склад, будка сторожей и навес помещения кубовой, где готовится кипяток для рабочих.

Служащие склада не раз заявляли о постройке уборной вновь, но этого не сделано до сего времени. Правда, поставлено 18-й дистанцией шесть столов месяц тому назад, но в последнее время и они упали. Ныне Ртищевский дровяной склад представляет собой хранилище нечистот, отчего легко может возникнуть эпидемия и распространиться по всему посёлку. Следовало бы обратить на это внимание санитарным органам.

26 марта

1926 ГОД  
Выпустили – веселились, поехали – прослезались

Паровоз № 55 серии К был выпущен Читинскими мастерскими после двухмесячного «тиательного» ремонта. Делали элементы пароперегревателя. Переклёпывали раму. Гоняли на пробу. Потом выкрасили, вычистили, сдали. Поехал на нём машинист в первую же поездку, да и заплакал. Котёл ровно год воды не пивал: так и жрёт, так

и жрёт воду целыми тендерами. Набирали на каждой водокачке. Пар не хватает самого себя дотащить, а не то что тяжёлый поезд. Уголь шлакуется. Колёса паровоза на ходу касаются топки и режут её бандажми и бандажки об неё.

Караул, братцы! Что же это за ремонт? Что же это за работа?

23 марта

1931 ГОД  
Поезда-станции

На Октябрьской ж. д. с участием представителей НКПС и научно-исследовательского института проводятся опыты по организации движения на малодейственных участках дороги при помощи поездов-станций. На станциях малодейтельного участка ликвидируется весь станционный штат – остаётся лишь один смотритель. По прибытии поезда начальником станции является главный кондуктор поезда, который производит всю техническую и

коммерческую работу станции. Движением на таких участках управляет в центральном пункте диспетчер, с которым главный кондуктор устанавливает связь по селектору, а на перегонах – при помощи поездного телефона.

Опыты, произведённые на участке Валдай – Крестцы, дали хорошие результаты. Помимо большой экономии в содержании штата ускоряется также движение поездов.

24 марта

1936 ГОД  
Интереснейший опыт

Около 50 письменных благодарностей получил Павелецкий вокзал за шесть дней стахановской декады. Пассажиры благодарят вокзальных работников за вежливое обращение, хорошую организацию продажи билетов и посадки на поезда.

Свыше 400 москвичей, выехавших с Павелецкого вокзала в марте, получили проездные билеты у себя дома. Организованное 3 марта первое на сети

бюро по доставке билетов на дом завоевало широкую популярность. Каждому пассажиру, заказавшему билет лично или по телефону (не позже чем за 6 часов до отправления поезда), билет в точно назначенное время доставляется на дом.

Этот ценный опыт обслуживания пассажиров следовало бы широко распространить на сеть.

22 марта

1946 ГОД  
Миллион банок

Консервные заводы Главсибироброма почти на месяц раньше срока закончили выполнение квартальной программы. Они изготовили 1,1 миллиона банок высококачественных консервов. Произ-

водство консервов в Сибири растёт с каждым месяцем. По сравнению с первым кварталом прошлого года выпуск увеличен в 2,5 раза. Почти на столько же вырос спрос.

27 марта

Обратная связь

Бригады завели на спутник

Загруженность сортировочных станций в Перми привела к нарушению инструкции по пересменке



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

– Вас беспокоит машинист ТЧ-17 депо Пермь-сортировочная, десятая колонна. У нас диспетчерами постоянно нарушается смена бригад областного движения на промежуточных станциях вразрез с местной инструкцией. Меняют бригады везде, только не там, где нужно. Хотелось бы получить разъяснения.

ПАВЕЛ СМЕРНОВ (ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– В декабре прошлого года действительно имели место случаи смены локомотивных бригад передаточных поездов на станциях, не являющихся станциями смены бригад. Это было связано с затруднениями в работе станции Пермь-сортировочная из-за избытка вагонов.

В отдельные сутки декабря 2010 года количество вагонов на этой станции превышало норматив в два раза, что существенно осложняло приём поездов. В данной ситуации смена локомотивных бригад переда-

НА СМЕНУ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД НА СТАНЦИЯХ ТОЖЕ ТРЕБУЕТСЯ ВРЕМЯ

точных поездов на станциях, не являющихся станциями смены, – единственно возможное решение для обеспечения нормального режима работы.

Увеличение объёмов работы сортировочных станций, расположенных в Перми, Екатеринбурге, Тюмени, вызвало необходимость использовать близлежащие станции-спутники для смены бригад. Безусловно, при этом решался вопрос о доставке людей на работу и обратно. Для проведения разъяснительной работы с коллективами руководители Диспетчерского центра управления движением будут направлены на производственное совещание в эксплуатационное локомотивное депо Пермь.

АЛЕКСЕЙ ШИЛО, и.о. начальника Свердловской дирекции управления движением

Наставник

Редкий дар

Знаменитый машинист завещал ему учить молодых



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗИН

АЛЕКСАНДР ЗВЯГИНЦЕВ ВСЕГДА СЧИТАЛ, ЧТО ЕГО МЕСТО – ЗА ПРАВЫМ КРЫЛОМ

дарная. Он отработал в депо более 50 лет, долгие годы был машинистом-инструктором. Все машинисты депо, кто старше 45, – его ученики. В том числе и Александр Михайлович. Его знакомство с Роговым началось с того, что пришёл он к Владимиру Тимофеевичу и говорит: «Хочу поехать машинистом!» А тот в ответ: «Ко мне некоторые по 25 раз приходят и не могут устранить неисправность на тренажёре». «А работу ушло 360 часов. Потом жена перепечатала рукопись.

– Записи я начал делать в 1995 году, – рассказывает Звягинцев. – Приходил после работы и сидел за письменный стол. На работу ушло 360 часов. Потом жена перепечатала рукопись. Тогдашний начальник депо Николай Кузьмич Васин выделил деньги на печать. Книжечки получились простенькие, но толковые. Результат был замечен: число аварий сократилось. Раньше, бывало, раз пять в сутки позвонят Звягинцеву машинисты: «Михалыч, стою на линии...» А теперь лишь иногда раздаётся такой звонок. И, разобравшись в ситуации, он даёт совет, что делать.

– Александр Михайлович для нас всё равно что отец родной, – говорит машинист Владимир Ерошин. – Обратиться к нему можно в любое время суток – всегда поможет. Все схемы он знает наизусть. Мимо нас по железнодорожным путям прошёл электровоз, на борту которого было написано большими жёлтыми буквами: «Машинист-инструктор Рогов В.Т.». Личность эта леген-

– В своё время Владимир Тимофеевич Рогов дал мне рекомендацию для работы машинистом. А позже сказал: «Уйду на пенсию – станешь вместо меня обучать молодых». Отказаться я не мог.

Видно, разглядел Рогов в нём редкую способность учить других людей. Для этого мало быть профессионалом высокого класса. Надо уметь объяснять сложнейшие технические вещи простым языком. У Звягинцева это умение проявилось ещё в школе машинистов. Сокурсники шли к нему с вопросами: кто-то не всё понял, что объяснял преподаватель, кто-то на работе столкнулся со сложной ситуацией...

Наконец мы дошли до актового зала. У него там стол, компьютер, а на стене несколько схем висит...

– Когда я начинал работать инструктором, мне выделили для занятий с машинистами бывшую кладовую, – вспоминает Звягинцев. – Вида она была, мягко говоря, неподобающего. И мы с женой и сыном своими руками в выходные дни стали делать ремонт. Но кабинет у меня забрали под временное общежитие для строителей. Потом отдали, но в нём опять пришлось делать ремонт. И снова его у меня забрали, а мне выделили место в актовом зале.

Разъяснение

Стаж с нуля

Когда сокращённым работникам стоит вернуться в РЖД, чтобы не потерять право на выплату за преданность

– С сентября 1995 года по август 2001-го я работал приёмосдатчиком на станции Калинин Приволжской дороги. В конце августа был уволен по сокращению. Встав на биржу труда, получил, как полагается, деньги с отделения дороги. А 12 декабря вновь вернулся на ту же должность, где и работаю по сей день. 2 сентября 2011 года исполнится 15 лет моей работы на железной дороге. Когда обратился в нашу бухгалтерию с вопросом, имею ли я право по достижении этого срока на получение вознаграждения за преданность компании, мне ответили: пока нет, поскольку был перерыв в стаже. Подскажите, правильно ли это и когда в таком случае я могу рассчитывать на это вознаграждение?

АЛЕКСАНДР КРАСНОРУДСКИЙ Калининск

– Уважаемый Александр Михайлович!

В соответствии с п. 11 Положения о выплате работникам ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность компании (утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 20 июня 2008 года, № 1310р) стаж работы, дающий право

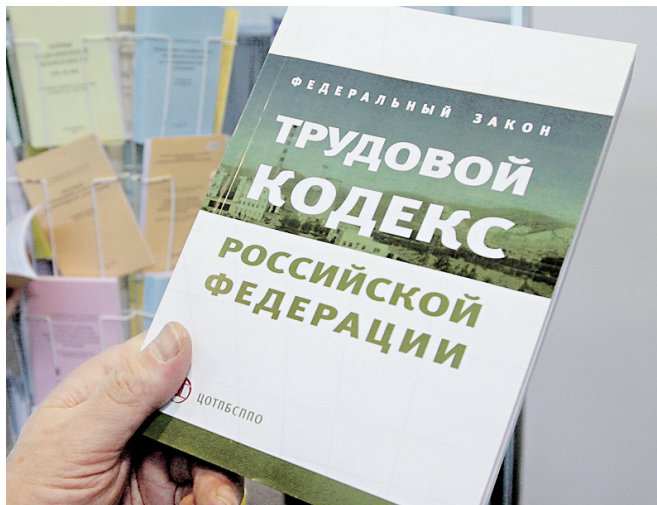


ФОТО: WWW.PHOTO PRESS.RU

Расчёт стажа для начисления корпоративных выплат может отличаться от расчёта по кодексу

на получение вознаграждения, не прерывается, если при поступлении на работу в филиал или другое структурное подразделение ОАО «РЖД» после увольнения из компании в связи с сокращением перерыв не превышал трёх месяцев. В таких случаях в стаж просто не входит время перерыва.

Из записей в вашей трудовой книжке следует, что вы были уволены в связи с сокращением численности работников 30 августа 2001 года и приняты приёмосдатчиком станции Калининск

Пять лет назад его наградили знаком «Почётный железнодорожник». Эту награду заслужил он всей своей жизнью. Вспомнить хотя бы случай, который был в 2002 году. После работы шёл он по платформе Каланчёвская занятый своими мыслями. Мимо проходил поезд, и какой-то звук его насторожил. Успел заметить и вагон, под которым его услышал. Тут же позвонил на блокпост, чтобы сообщили об этом машинисту. Оказалось, оторвалась аккумуляторная батарея. И если бы не бдительность Звягинцева, поезд мог бы сойти на стрелке. Но как же ему удалось на слух определить неполадку?

– Я всю свою жизнь нахожусь среди поездов, пропитан их звуками, – объяснил он. – Если они меняются, значит, что-то не так...

Года два назад Звягинцев на совещании локомотивных бригад вновь обратился к руководству Московской железной дороги с просьбой оказать содействие в издании рекомендаций для локомотивных бригад «Описание электрических схем электровоза ЧС7. Устранение неисправностей на электровозе ЧС7» и «Описание электрических схем и устранение неисправностей на электровозе ЧС2К». Его командировали в Центр научно-технической информации. А позже с его участием готовилось распоряжение по трём сериям локомотивов: ЧС2, ЧС2К, ЧС7 с рекомендациями машинистам по устранению неисправностей.

После этого Звягинцев лично обзвонил руководителей депо и сообщил, что эти книги можно заказать в ЦНТИ и получить бесплатно. Но те не отозвались. Между тем по сей день приезжают машинисты из Орла, Тулы, Курска и даже из московских депо – прост книжки. Приходится с горечью отказывать. Нет их у него даже дома.

– Я же писал их для того, чтобы машинистам было легче работать, – говорит он. – А не для того, чтобы лежали на полке и собирали пыль.

– Не разочаровался ли Звягинцев в своей профессии?

– Нет, – смеётся он. – Любая имеет свои издержки. А моя профессия настолько интересна, что все их покрывает.

НАТАЛЬЯ КУЗИНА

Меры приняты

Вас здесь не стояло

У незадачливых бизнесменов отобрали землю перед вокзалом

На «Телефон доверия» газеты позвонили работники станции Ростов-Главный Северо-Кавказской дороги и рассказали, что им нередко приходится пользоваться стоянкой для автомашин, расположенной на площади перед станцией.

«И почему-то, – пожаловались они, – с работников железной дороги берут плату 70 руб. При этом ни кассовых чеков, ни бейджика у тех, кто взимает плату, нет. Приезжаешь на работу, поставить машину негде, вот и приходится платить неизвестно кому и за что. Накладно получается. И на каком основании всё это делается?»

Обращение это поступило в конце января. Как пояснил заместитель начальника Северо-Кавказской региональной Дирекции железнодорожных вокзалов Александр Советкин, сейчас ситуация изменилась в лучшую для авторов обращения сторону. Магистральная ратория с ООО «Витязь» с 1 февраля договор аренды на земельный участок на привокзальной площади вокзала Ростов-Главный. Именно субарендатор «Витязь» организовывал здесь платную парковку и взимал плату, невзирая на отраслевую принадлежность. 10 февраля дорога передала участок Северо-Кавказской региональной дирекции железнодорожных вокзалов. Представитель дирекции также заверил, что теперь въезд, выезд, стоянка личного и служебного автотранспорта производится бесплатно.

Людмила Алёшина

СЕРГЕЙ ДАНИЛОВ, первый заместитель начальника департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД»



КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

# Чернобыль не повторится

Мир должен учесть уроки Фукусимы



ФОТО: WWW.PHOTOXID.RU

**Булат Нигматулин, первый заместитель директора Института проблем естественных монополий**

О положении, сложившемся на АЭС в японском городе Фукусима, рассказывает бывший заместитель министра РФ по атомной энергии (1998–2002 годы) Булат Нигматулин.

– Булат Искандерович, сегодня очень многих волнует, не станет ли Фукусима вторым Чернобылем? – Я считаю, что объективных причин повторения того, что произошло в 1986 году на четвёртом блоке Чернобыльской АЭС, в Фукусиме нет. Чернобыльский реактор взорвался, загорелся графит и горел почти неделю. В этот период горячий воздух поднимал на десятикилометровую высоту пыль, радиоактивную грязь и в том числе долго живущие частицы ядерного топлива, которые потом разнеслись по всей Европе. В Фукусиме реакторы были остановлены, и уровень энерговыделения на остаточном тепле был в тысячу раз меньше, чем номинальная мощность реактора. Поэтому масштаб и уровень воздействия от всей

АЭС меньше Чернобыля на три порядка. К сожалению, в Фукусиме произошла задержка подведения системы охлаждения к активной зоне. Началось её расплавление. Кроме того, специалисты проводили там стравливание давления в реакторах. Когда образовавшийся при ядерной реакции водород смешался в реакторном отделении с кислородом воздуха, образовался гремучий газ и последовал взрыв, вызвавший разрушение здания. Но сам реактор, его корпус, остался неповреждённым. Видимо, вышли из строя дизель-генераторы вторичной системы энергоснабжения из-за повреждений, причинённых цунами. Но, даже если контеймент (защитная оболочка) окажется повреждённым, не случится ничего фатального. Всё равно топливо находится внизу и не выбрасывается наружу. – В СМИ даются разные оценки уровня опасности. Вы не могли бы объяснить популярно, что значит «уровень опасности» и как с этим обстоит дело в Фукусиме? – Моя оценка уровня опасности совпадает с оценкой французских специалистов, которые считают, что она находится в интервале между 5 и 6-м уровнями. Седьмой уровень – это Чернобыль. Припять на сто лет закрыта для хозяйственной деятельности. – Насколько опасны выбросы, образовавшиеся в результате взрывов и стравливания давления в реакторах? – В газовой смеси, которую приходится стравливать сначала из корпуса реактора, а потом из защитной оболочки, содержатся газообразные радиоактивные изотопы. Но они – короткоживущие. Период их



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Взволновавшая весь мир трагедия Японии заставляет задуматься: а выдержат ли наши АЭС удар стихии

полураспада составляет минуты и часы. Сначала возникает высокий радиационный фон, но через несколько часов он резко снижается. – Не кажется ли вам, что японские специалисты что-то скрывают? – Я так не думаю. Но растерянность и даже некоторая потеря управляемости чувствуется. Качество мониторинга оставляет желать лучшего. О ситуации на АЭС в Фукусиме нам рассказывают секретарь правительства и информационные агентства. Хотелось, чтобы об этом говорили специалисты на языке профессионалов и на языке, понятном населению. В течение семи дней в Фукусиме наблюдалась нескоординированность действий. Но затем они стали осознанными. Специалисты стали подводить

кабель, чтобы насосы постоянно подавали охлаждающую воду на реакторы. Я думаю, что информация об аварии в Фукусиме, перепугавшая весь мир, скоро уйдёт с первых полос газет. – В 2001 году на вопрос, может ли повториться трагедия, аналогичная той, что случилась в Чернобыле, член-корреспондент РАН Николай Махутов ответил так: вероятность повторения возможна с периодом 25 лет. Не кажется ли вам, что авария в Фукусиме доказывает, что это уже не прогноз, а закономерность? – Я могу согласиться с тем, что аварии низкого уровня – четвёртого или даже шестого – возможны с цикличностью в 25 лет. Но то, что случилось в Чернобыле, уже не повто-

рится. Чернобыльская авария возможна была только в России на тех типах реакторов. Новые аварии не будут иметь катастрофического характера. Для меня вот что странно. В Японии учли уроки землетрясения 1995 года. В результате здания АЭС выдержали все подземные толчки. Но мне непонятно, почему в Японии не учли уроков цунами в Индонезии и Тайланде 2004 года. Ведь фукусимская АЭС расположена на берегу океана. Но аварийная система охлаждения оказалась в здании, не защищённом от цунами. Это недоработка эксплуатирующей организации и – самое главное – японского атомного надзора. – Ваш прогноз: как скажется катастрофа на АЭС в Японии на атомной программе в России? Нужно ли продолжать строить АЭС? – На мой взгляд, сейчас у нас нет необходимости строить атомные

станции. В России и так избыток генерирующих мощностей. Мы производим электроэнергию на душу населения на 10–15% больше, чем в Западной Европе, и на 35% больше, чем в странах Восточной Европы. По этому показателю мы находимся на втором месте после США. Нам нужно решить проблему транспортировки электроэнергии и энерготарифов. Российское цунами – это неконтролируемый рост тарифов на электроэнергию и ЖКХ. – Поддерживаете ли вы программу строительства плавучих АЭС? – Я категорический противник строительства плавучих АЭС. В Тихом океане их нельзя эксплуатировать. Они могут применяться лишь в малых морях. Но там они являются точками потенциального шантажа, в том случае если станции захватят террористы. Когда я был заместителем министра, то дал согласие на строительство плавучей АЭС в городе Северодвинске, где строятся подводные лодки. Там был дефицит электроэнергии. Но сейчас туда подвели газ, и проблема решена. Меня удивляет, почему идея строительства «плавучки» перекочевала в «Севмаш»? А главное, когда я давал согласие на строительство, стоимость такой АЭС составляла \$120 млн. Прошло 9 лет, на строительство потрачен уже один миллиард долларов, а станции всё нет. Я считаю, что этот факт должен быть расследован Счётной палатой России. – А как вы оцениваете уровень профессионализма тех, кто отвечает в России за безопасность атомной энергетики? – Я считаю, что профессиональный уровень директоров и главных инженеров станций вполне

приемлемый. То же можно сказать о директорском корпусе отраслевых институтов. А вот в высшем руководстве отрасли профессионалов всего 20%. Поэтому выдвигаются идеи, которые, на мой взгляд, дискредитируют отрасль. Это предложение построить новые мощности в 32 ГВт к 2020 году, планы по строительству четырёх блоков АЭС за один год и идея строительства плавучих АЭС. Не выдерживает критики предложение по строительству блока БМ-800 на Белоярской атомной станции стоимостью \$5 млрд. Особое беспокойство вызывает идея повышения мощности на старых блочно-модульных котельных БМК-1. Это всё равно что старого человека заставить преодолевать полосу препятствия, как молодого бегуна. Особенно меня беспокоит система принятия решений в области безопасности. Когда я стал заместителем министра в 1998 году, то к тому времени имел хороший послужной список – профильное образование, докторскую диссертацию, почти десять лет был директором Электрогорского научно-исследовательского центра по безопасности АЭС ВНИИ АЭС. При этом мне понадобилось более двух лет, чтобы научиться принимать решения в критических ситуациях. А что сейчас? Ни глава Росатома, ни руководитель концерна «Росэнергоатом» не имеют профильного образования. Между тем, к примеру, в США, с которых мы любим брать пример, министерство энергетики возглавляет не менеджер, а физик, лауреат Нобелевской премии Стивен Чу.

БЕСЕДОВАЛ  
АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ

Акция

## Матроскин и чугунка

Олег Табаков читал детям железнодорожников сказку о поездах

В пятницу, 18 марта учащиеся кружков Центрального дома детей железнодорожников получили уникальную возможность услышать сказку в исполнении народного артиста СССР Олега Табакова.

Сразу после занятий в школе и детском саду ребята вместе с родителями приехали на мероприятие, о котором будут вспоминать, даже став взрослыми. Девтора собралась загодя, рассаживалась за столы, двигая не по росту большие стулья, болтала ногами и запросто общалась с прессой. – Я люблю читать книжки, хотя пока не очень хорошо умею, – сказала мне шестилетняя Регина Тилишинская. – Мама читала мне «Три поросёнка» и ещё много всяких сказок. А про Олега Табакова я знаю: это такой очень знаменитый дядя, который играл во всех фильмах. – Он озвучивал кота Матроскина в мультике про Простоквашино! – подхватил её брат, трёхлетний Альберт. – Нам мама рассказывала. Я очень люблю этот мультик. И книжку тоже. Благотворительный фонд «Транссоюз» и детская книжная серия «Настя и Никита» в 2009 году учредили проект «Звёзды читают детям». За три года сказки сказывали актёр Егор Бороев, певица Глюкоза, олимпийская чемпионка Мария Киселёва, исследователь Арктики Артур Чилингаров и многие другие – в разных учреждениях и для разных групп детей. Теперь вот легендарный голос кота Матроскина собрал ребят, посещающих кружки в ЦДДЖ. Сказка, которая была запланирована в этот раз к прочтению, – книга Марины Улыбышевой «Царскосельская чугунка», повествующая об истории создания первой в России железной дороги. – Какой вы молодой народ! – приветствовал ребят вошедший Олег Табаков. – Но все, наверное, уже ездили по железной дороге? А вы знаете, что это одно из самых полезных открытий? Что железнодорожные пути облегчают перевозку людей и грузов во много-много



ФОТО: ИРИНА МОЛЧАНОВА

Малыши с интересом слушали сказку в исполнении Олега Табакова

раз? Что они протянуты по нашей огромной стране на два миллиона километров? От громкоголасного ребячьего «да!» и «ничего себе!» закладывало уши. Дети улыбались, во все глаза глядя на «знаменитого дядю». И, несмотря на то что сказка оказалась довольно вежливо, живо откликаясь на отступления Олега Павловича, отвечая на вопросы и смеясь многочисленным шуткам. А в конце чтения пришло время самого Табакова пооткровенничать с ребятами: по просьбе одного из воспитанников ЦДДЖ он рассказал о забавном случае, произошедшем с ним на съёмках фильма «Люди на мосту». Сюрпризы этого дня не закончились: директор благотворительного фонда «Транссоюз» Алексей Петров объявил о начале конкурса рисунков по мотивам услышанной сказки. Его итоги подведут уже в апреле, и, как пообещал организатор, без призов не останется никто. «А автора лучшего рисунка мы отвезём на экскурсию в Царское Село – туда, где пролегла первая в России железная дорога», – подстегнул творческое во-

ображение юных художников Алексей Петров. На память о встрече организаторы сделали групповую фотографию кружковцев с Олегом Табаковым. Олег Павлович подхватил на руки маленькую слушательницу Нику Колосову и позировал так же, как и его кот Матроскин: общаясь. – Сколько тебе лет? – Шесть, – смущённо лепетала девочка. – А мне 75, представляешь? – улыбался актёр. Оказавшись наконец на земле, малышка побежала обнимать маму. Решаю помучать её ещё одним вопросом: понравилась ли ей сегодняшняя сказка? – Эта книжка, которую нам дядя читал, для больших детей, – рассудила она. – Мама мне читает другие, например «Волшебник Изумрудного города». Но вообще я люблю слушать любые сказки. – А мне понравилась сегодняшняя история, – сказала 11-летняя Богдана Подрожанцева. – Я узнала много нового. К тому же в исполнении Олега Табакова слушать было интересно. Я люблю читать книги, правда, в электронном виде, но слушать, конечно, гораздо интереснее.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

КАК

ПОВЫСИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ?  
УЛУЧШИТЬ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ?  
ПРИВЛЕЧЬ НОВЫХ КЛИЕНТОВ?

КТО

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ,  
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ,  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ФС РФ,  
РУКОВОДИТЕЛИ ОАО «РОССИЙСКИЕ  
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», ЛОГИСТИЧЕСКИХ,  
ФИНАНСОВЫХ И СЕРВИСНЫХ КОМПАНИЙ,  
ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ДИРЕКТОРА ОПЕРАТОРОВ  
ГОРОДСКОГО, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И  
АВИАТРАНСПОРТА,  
КОМПАНИЙ – ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И  
ОБОРУДОВАНИЯ.

ГДЕ

МОСКВА, КОНФЕРЕНЦ-ЦЕНТР  
«SWISSHOTEL КРАСНЫЕ ХОЛМЫ»  
29 МАРТА 2011

ПАССАЖИРСКИЙ  
ФОРУМ

Организаторы

При поддержке

Стратегический партнер

Спонсор дискуссии

При участии

Генеральные информационные партнеры



Биатлон

Медали напоследок

Заключительные гонки финального этапа Кубка мира по биатлону, который прошёл в норвежском Холменколене, получились удачными для российских спортсменов. На счету сборной России в масс-старте три медали – два «серебра» и «бронза».

Наши спортсмены немного скрасили горькое впечатление от неудачного в целом биатлонного сезона медалями в масс-старте. Хотя после того, как уже в Холменколене в спринте и гонках преследования россияне остались без наград, не верилось, что в заключительной гонке норвежского этапа представители нашей команды смогут добраться до медалей. Но гонка с общего старта получилась для нашей женской команды одной из самых удачных в сезоне. После второй стрельбы представительница ЦСК «Локомотив» Анна Богалий-Титовец вышла на первое место, не допустив на огневых рубежах ни одного промаха. За ней



Только под занавес сезона Анна Богалий-Титовец сумела показать свои лучшие результаты

шла и Ольга Зайцева. На третьей стрельбе Анне в отличие от Ольги удалось обойтись без промахов, но на пятки Богалий-Титовец наступала Дарья Домрачева из Белоруссии. На четвёртый рубеж первой прикатила Домрачева и допустила два промаха. У Анны был отличный шанс опередить конкурентку, но и она допустила один промах. В итоге Домрачева выиграла «золото», а Богалий-Титовец стала серебряным призёром. «Бронза» – у Ольги Зайцевой. Светлана Слепцова финишировала пятой. В мужской гонке серебряную награду выиграл Евгений Устюгов, который лишь на финише уступил победителю норвежцу Эмилю-Хегле Свендсену 0,4 секунды.

Роман Вишнёв

Волейбол

Никто не хотел уступать

Пять матчей из тех шести, что были сыграны в рамках 21-го тура регулярного чемпионата мужской волейбольной суперлиги, закончились со счётом 3:2. Лишь «Локомотив-Белогорье» уверенно – 3:0 – разобрался с «Динамо-Янтарь», которое переживает сейчас тяжёлые времена. Вот белгородцы, судя по всему, из кризиса, в который они угодили зимой, выбраются. Правда, выше шестого места «Белогорье» вряд ли поднимется. И не исключено, что в первом раунде плей-офф подопечные Геннадия Шипулина встретятся с новосибирским «Локомотивом», который пока идёт третьим. В минувшем туре сибиряки одолели в гостях «Газпром-Югру» – 3:2. Причём по ходу матча железнодорожники вели 2:0, но позволили хозяевам сравнять счёт и добились победы лишь в пятом сете. У новосибирской команды есть шанс подняться на вторую строчку, но для этого нужно, чтобы в заключительном туре «Локо» победил стличное «Динамо», а «Искра» уступила «Газпром-Югре».

Виктор Романов

Триатлон

Старосветские награды

В Швеции на чемпионате Европы по зимнему триатлону отличилась представительница ЦСК «Локомотив» Татьяна Чарочкина. Она стала бронзовым призёром индивидуальных соревнований, которые включали в себя 6-километровый кросс, велогонку на 10 км и лыжный забег на 8 км. Победительницей стала норвежка Боргхильда Ловсет, а серебряным призёром – чешка Сарка Грабимоллерова. Чарочкина уступила чемпионке две минуты, а занявшую четвёртое место соотечественницу Ксению Черных Татьяна опередила на 31 секунду. У мужчин «золото» выиграл представитель сборной России Павел Андреев. Он опередил на 40 секунд шведа Андреаса Сванебо. Тройку призеров замкнул чех Марек Раухфусс.

Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.  
Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспирфедж. Индекс 50019  
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Персона

Крутые виражи

Дмитрий Лобков по-прежнему остаётся лучшим российским спринтером



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Сегодня в Челябинске стартует чемпионат России по конькобежному спорту на отдельных дистанциях. Главный претендент на победу в забеге на 500 м – представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Лобков. О своих планах на заключительный старт сезона, а также о недавнем чемпионате мира в немецком Инцеле, где он стал пятым на пятисотметровке, Лобков рассказал «Гудку».

– Дмитрий, на недавнем чемпионате мира на отдельных дистанциях вы на дистанции 500 м заняли пятое место. Хороший результат?

– Скажем так – удовлетворительный. Показал хорошие секунды и по итогам второго забега был третьим. Чувствую, что скорость ко мне вернулась. Жаль только, что произошло это всё-таки поздно – под конец сезона. Кстати, и на тысяче я выступил прилично, пробежав с личным рекордом на равнинных катках. Вот только меня дисквалифицировали... – Чем вы провинились? – Ситуация вообще странная. Никто толком ничего и не объяснил. Вроде как я задел чужую дорожку. Меня просто немного вынесло на вираже. И в правилах обговорено, что справа можно пересекать. Тем более, что я сопернику по забегу не помешал. Но в итоге меня всё-таки дисквалифицировали. Представители сборной России протест подавать не стали. – Видимо, это связано с тем, что вы до призового места не дотянули, став на тысячеметровке восьмым. – Мне было бы интересно, стало бы наше руководство подавать в такой ситуации протест, если

Дмитрий Лобков надеется, что в следующем сезоне сможет показать результаты лучше, чем в нынешнем

бы я выиграл медаль? Впрочем, «тысячу» я в любом случае рассматривал как подготовку к своей основной дистанции – пятисотметровке. Потому что дисквалификации не очень расстроились. – Почему из двух забегов на 500 м у вас действительно классным получился только второй? – Помните, как много было на этой дистанции падений? Даже претенденты на победу улетали с дорожки так, что не собрать. Но первый забег у меня действительно получился неважным. Ошибся во втором повороте и чуть не упал. Из-за этого была и потеря во времени.

Мы на катке тренировались вместе с туристами из Голландии. Как такое могло получиться, я даже не знаю

– Говорят, на катке в Инцеле очень сложные повороты. – Да. Самые крутые в мире. Пока он оставался открытым, было ещё терпимо. Но как только его сделали крытым, скорости сразу возросли, и справиться с виражами стало очень сложно. Да, у нас накануне чемпионата и финала Кубка мира был сбор в Инцеле. Вроде бы была возможность приспособиться. Но одновременно с нами катались какие-то туристы из Голландии. Вот вместе с ними мы и тренировались. Как это получилось – непонятно. Видимо, так запланировали те, кто сборы организовывал. – И Ивану Скобреву крутые повороты помешали выиграть «золото»?

– Здесь дело в другом. Ваня ложился на предыдущих турнирах – чемпионатах Европы и мира в многоборье, где он стал победителем. В Германии Скобреву просто не хватило сил. Но при этом он выиграл две бронзовые медали и подтвердил свой высокий класс. – У вас иная ситуация: высокая скорость, быстрый разбег у вас стали получаться в заключительных стартах. Почему были проблемы с этим в начале сезона? – У спринтеров были проблемы с тренерами. Сначала работали с одним, потом – с другим, третьим. Только в начале февраля всё нормализовалось, появи-

в следующем сезоне таких неприятностей не случится. – Вы успели хотя бы немного отдохнуть перед чемпионатом России в Челябинске? – Несколько дней провёл с семьёй. С детьми пообщался. Рад, что удалось хотя бы ненадолго приехать домой. Я ведь зимой почти всё время на тренировках, на соревнованиях. – Что для вас чемпионат России – рядовой старт в конце длинного сезона или соревнование, которое обязательно нужно выиграть? – К сожалению, турнир проходит в такие сроки, когда большинство спортсменов, выживших по ходу сезона, уже находятся не в лучшей форме. И настроиться на высокие результаты сложно. Вот в следующем году чемпионат пройдёт в октябре, и отношение к нему будет другим. Впрочем, я и сейчас стараюсь только на победу. – Судя по всему, на дистанции 500 м главной интригой будет ваше соперничество с Алексеем Есиным, который считается вторым номером спринтерской сборной страны. – Если судить по последним результатам, то интриги вообще не будет. Да, Алексей растёт, набирается сил. Я вообще рад, что у нас появляется талантливая молодёжь. Но на данный момент вряд ли кто-то, включая Есина, сможет составить мне конкуренцию. – После чемпионата России берёте отпуск? – Да. Пока не знаю, где его проведу. Вот вернусь из Челябинска, будем с женой решать, куда поедем. Скорее всего, куда-нибудь в тёплые края. Где есть море и солнце.

Беседовал Роман Вишнёв

Хоккей

Сэкономят силы

Ярославский «Локомотив» первым пробился в очередной раунд Кубка Гагарина

Победную точку в серии с рижским «Динамо» (её общий счёт – 4:1) железнодорожники поставили на родной «Арене-2000», победив гостей в овертайме – 5:4.

Перед матчем в Ярославле главный тренер рижан Юлиус Шуплер заявил журналистам, что для его подопечных пришло время «прыгнуть выше головы. И в этой игре они покажут всё, на что способны». Также форвард рижского «Динамо» Янис Спруктс пообещал дать настоящий бой железнодорожникам. Он отметил, что «ни у кого из хоккеистов его клуба нет желания паковать чемоданы». И надо признать, что на деле эти слова оказались не пустой бравадой. В начале третьего периода «Локо» уступал рижанам – 2:4. Однако в итоге более мастеровитые хозяева льда, проявив настоящий кубковый характер, всё-таки доказали своего визави. Благодаря голу Александра Калынина, который он забил в дополнительное время, общую победу праздновал «Локо». На послематчевой пресс-конференции главный тренер команды железнодорожников Владимир Вуйтек заявил, что он «очень рад, что путёвку в финал конференции Запад «Локомотив» оформил уже в пятой игре. Это позволит нам сэкономить силы и больше времени уделить их восстановлению». Очередной соперник «Локо» в Кубке Гагарина определился в последней встрече пары СКА – «Атлант», прошедшей в воскресенье. Игра была острой, и только в овертайме подмосковный «Атлант» одержал победу – 3:2.

Между тем двукратный обладатель Кубка Гагарина – казанский «Ак Барс», уступив серию уфимскому «Салавату Юлаеву» (1:4), свои чемпионские полномочия уже сложил. Это, безусловно, главная сенсация раунда. Ведь на столь ранней стадии плей-офф «барсы» остановились впервые за долгие годы. В финале Восточной конференции «Салават» встретится с победителем пары «Металлург» Мг – «Авангард», где на данный момент в серии сохраняется равновесие – 3:3.

Владимир Суетин

Двоеборье

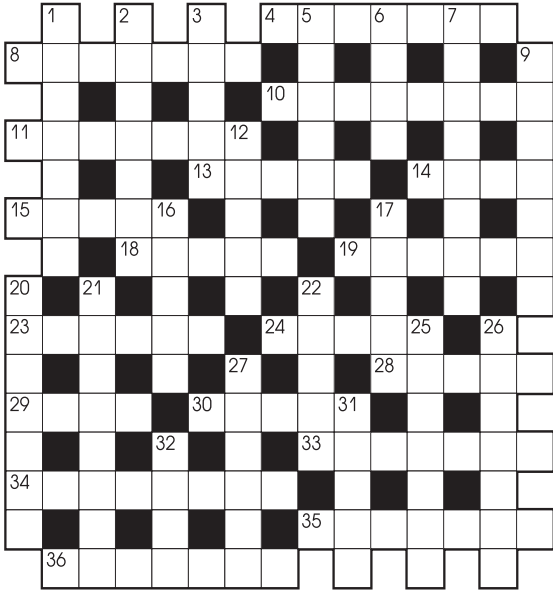
Чугунная хватка

Представители Московской железной дороги померились выносливостью

В Брянской области в спортивном зале санатория-профилактория «Синежёрки» прошло первенство МЖД по гиревому спорту.

Впервые спортсмены-железнодорожники соревновались в классическом двоеборье. «Раньше мы проводили соревнования по гиревому спорту, но в каком-то одном упражнении – или рывке, или толчке, – рассказал «Гудку» главный специалист спортивной дирекции РФСО «Локомотив» Сергей Ковешников. – Теперь решили соревноваться в двоеборье. Победитель определялся по сумме очков в двух упражнениях». В «Синежёрках» собрались сорок лучших гиревиков МЖД – представители разных железнодорожных профессий. «Это был настоящий спортивный праздник. Борьба была напряжённой, все спортсмены отработали до конца», – отметил Сергей Ковешников. Чемпионом в весовой категории до 73 кг стал Евгений Фролов из Тулы, в весе до 78 кг победил Анатолий Пыкин из Брянского региона, в категории до 95 кг первое место занял Евгений Гапеев также из Брянска. «У Евгения был самый высокий результат, и он стал абсолютным чемпионом соревнований», – подчеркнул Сергей Ковешников. В весовой категории свыше 95 км лучшим был ещё один представитель Брянска – Сергей Дрожжин. Лучшую технику выполнения упражнения «толчок двух гирь» продемонстрировал представитель Московско-Смоленского региона «серебряный» призёр в весовой категории до 95 кг Алексей Барыкин. В общем зачёте первое место заняла команда Брянского региона МЖД, второе место – Тульского, третье – Московско-Смоленского региона.

Светлана Казанцева



Ответы на кроссворд за 21 марта

- Секатор.
- Руководство.
- Оптика.
- Аорта.
- Адвокат.
- Тротуар.
- Расчёт.
- Телёнок.
- Ковка.
- Ассорти.
- Искра.
- Азу.
- Утконос.
- Сачок.
- Колпак.
- Конвейер.
- Ракетка.
- Анна.
- Аукцион.
- Наркотик.
- Корольство.
- Отрывок.
- Кокс.
- Скрипач.
- Частокол.
- Лотос.

Главный редактор: Александр Репонин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Павел Безяков, Анна Зограф  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хазиметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономика, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамцов (искусство)  
Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский  
Номер века Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.  
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-53-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.  
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066  
Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок».

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru  
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы  
Отпечатано: ОАО «Политеграфический комбинат «Экспресс» (113400 Москва, г.б. Красногвардейский район, п/о Красногвардейск, а/м «Битва», 23 км) | Заявка № 11-03-00332 | Подписано в печать в 19.50. | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Сызьанске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.